

Landbruks- og matdepartementet
post@lmd.dep.no

Deres referanse: 07/1191

Vår referanse: mcg

Vår dato: 6. juni 2014

NORSKOGs høringsuttalelse –

- **forslag om ny forskrift om planlegging og godkjenning av landbruksveier**
- **endring av forskrift for tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket**

Det vises til høringsnotat av 11. april i år med forslag om ny landbruksveiforskrift, samt endring av forskrift for tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket.

NORSKOG vil innledningsvis berømme Landbruks- og matdepartementet for at det omsider blir tatt grep for at INON (inngrepsfrie naturområder eller «villmarkspregede områder») fjernes om forvaltningsverktøy. Se nærmere om våre innspill til endring av § 5 i forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket, i punkt 2 under. Det ligger også en del gode intensjoner bak forslaget til ny landbruksveiforskrift, men som det fremkommer av våre merknader under, mener vi at en del av forslagene vil innebære økt byråkratisering. I tillegg er noen elementer fordyrende for grunneier.

1. Forslag til ny landbruksveiforskrift

Det er prisverdig at departementet ønsker å forenkle regelverket. Etter vårt syn vil imidlertid deler av dette forslaget klart trekke i motsatt retning. Vi har følgende innspill til forslaget:

Til § 1-3 Virkeområdet

I forslaget § 1-3 første ledd annet punktum begrenses tillatelsen til at massetak kun skal gjelde den veitraseen som er omsøkt. Vi ser dette som klart uheldig, både ut fra et miljømessig og økonomisk perspektiv. Å skulle frakte masse over lange avstander i stedet for å bruke nærliggende masser, vil innebære unødvendige kostnader og økt transport. En slik ordning vil også innebære ytterligere søknader og behandlinger, og støtter ikke opp om regjeringens primærønske om forenkling.

- NORSKOG mener at forskriftens bestemmelse om masseuttak må endres slik at den også kan innebære bruk av masser til veinettet som sådan, og ikke kun til den konkret omsøkte vei.

I kommentarene til forslaget § 1-3 annet ledd defineres (ikke-søknadspliktige) «ubetydelige terrenginngrep» til bl.a. at korte strekninger skal forstås som tiltak på ca. 50 meter, og opp til et areal på ca. 150 m². Videre at «vesentlige avvik fra opprinnelig terrengnivå» skal være tiltak med endring på om lag 1 meter.

Slik vi ser det, så er disse grensene satt for lavt. Selv om det skal utøves et konkret skjønn i det enkelte tilfelle, så vil departementets syn på dette fort bli en standard. Det er dessuten lite samsvar med byggesaksforskriften § 4-1 c) nr. 6 som fritar for byggesaksbehandling terrengendringer opp til 3 meter.

- NORSKOG mener at grensene for når det kreves tillatelse må være høyere enn det som er foreslått.

Til § 2-1 Søknadsplikt – særlig om gravedrifter

Skogsdrifter hvor det brukes gravemaskiner til å bygge driftsveier (gravedrifter), er som departementet påpeker, blitt mer vanlig. Slike driftsveier kan påvirke terrenget på kort sikt, men ligger langt fra definisjonen for skogsbilvei. Dette er *midlertidige transportårer* i områder hvor det ikke er mulig eller formålstjenlig å bygge vei, og hvor tømmerbiler uansett ikke kan ta seg fram. Med departementets krav om tillatelse ved terrenginngrep på om lag 50 meters lengde, eller arealer på 150 m², og terrengendring på 1 meter, så vil i prinsippet «alle» slike terrengveier måtte søknadsbehandles. Dette gir en byråkratisering og merkostnad som vi antar at verken regjeringen eller bransjen er tjent med og som vi sterkt vil fraråde.

Det vil være mer nærliggende å innføre meldeplikt for denne typen terrenginngrep. Forskriften § 3-3 åpner dessuten for at kommunen kan sette vilkår. Etter vårt syn inneholder forskriften tilstrekkelige virkemidler for å ivareta miljøhensyn og andre viktige kriterier. En «vanlig» søknadsprosess for denne typen veier er slik vi ser det unødig bruk av tid og ressurser, og klart i strid med regjeringens ønske om forenkling.

- NORSKOG mener at veier i forbindelse med gravedrifter må unntas søknadsplikt, og i stedet eventuelt ilegges meldeplikt med definert frist for myndighet til å komme med innspill.

Til § 2-2 Krav til konsekvensutredning og forhåndsgodkjenning

I henhold til dagens regelverk kreves konsekvensutredning dersom landbruksveien har en lengde på over 15 kilometer. Denne foreslås endret til 5 kilometer, og er en oppdatering i tråd med Klima- og miljødepartementets forskrift om konsekvensutredninger.

Det er forståelig at regelverket må ha en logisk sammenheng, ref. bl.a. vårt innspill vedrørende byggesaksforskriften ovenfor. Ønsket om forenkling og avbyråkratisering, tilsier imidlertid at LMD og Klima- og miljødepartementet (KLD) tar en gjennomgang av bl.a. forskrift om konsekvensutredninger. Etter vårt syn er miljøhensyn allerede svært godt ivaretatt i landbruksveiforskriften gjennom selve søknadsprosessen, formålsparagrafen, i kartvedlegget til selve søknaden (jf. § 2-3 annet ledd), og under saksbehandlingen i kapittel 3 (§ 3-2 tredje ledd stiller krav til at det er gjort vurderinger etter naturmangfoldloven), i tillegg til ved etterfølgende tilsyn, jr. § 4-2. Et automatisk krav om konsekvensutredning ved veibygging av en viss lengde, *uten nærmere vurdering av det aktuelle behovet*, er fordyrende og unødvendig byråkratiserende.

Som et apropos tillater vi oss også å bemerke at forskrift om konsekvensutredning, i § 4 bokstav b) har «inngrepsfrie naturområder», altså INON, som kriterium. Tatt i betraktning at departementet nå fjerner INON som forvaltningsverktøy, jf. pkt. 2 under, bør det tas en gjennomgang av regelverket med KLD og evt. andre departementer for å rydde opp i dette.

- Endret grense for når konsekvensutredning skal foreligge, er ingen forenkling, og NORSKOG etterspør en gjennomgang av regelverket med sikte på at miljøhensyn blir tilstrekkelig ivaretatt, uten at det legges opp til unødvendige og fordyrende kontrollrunder.

Til § 3-1 Uttalelser

I § 3-1 siste ledd er det satt en frist på *minst én måned* for uttalelse når kommunen innhenter opplysninger iht. § 1-1. Dette medfører ingen endring fra tidligere, men det er likevel grunn til å stille spørsmål ved om det – av hensyn til fremdriften - ikke er mer hensiktsmessig å sette krav til kommunens maksimale saksbehandlingstid.

- Saksbehandlingsreglene bør angi maksimal behandlingstid for kommunen.

Til § 3-2 Vedtakets innhold

Iht. § 3-2 siste ledd skal det settes en tidsfrist for *gjennomføring* av nybyggingen eller ombyggingen. Etter vårt syn vil det være bedre å sette en frist for *oppstart*. Det kan være vanskelig å forutse tidsperspektivet for gjennomføring av hele veiprojektet, og det kan dukke opp uforutsette vanskeligheter. Under enhver omstendighet bør kommunen kunne forlenge fristen uten krav til at det skal foreligge «særlige tilfeller».

- NORSKOG mener at ordet *gjennomføring* bør erstattes med ordet *oppstart* i § 3-2 siste ledd.

2. Kommentarer til endring av forskrift for tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket

2.1. «Villmarkspregede områder»

INON, som i realiteten er en indikator basert på tekniske data, har over tid fått status som et forvaltningsverktøy som hindrer en samfunnsmessig god ressursutnyttelse av skogen. Dette har skjedd uten at saken har vært til behandling i Stortinget, eller etter nærmere vurdering av om de inngrepsfrie områdene rent faktisk er biologisk verdifulle. Slik har INON indirekte bidratt til betydelige restriksjoner av skogbruket, uten hjemmel i lov eller med avtale om kompensasjon. Når departementet nå fjerner INON som begrep ved behandling av tilskudd til veibyging, anser vi dette som et viktig og riktig grep for en bedre forvaltning av norske skoger.

Som nevnt ovenfor under kommentarene til § 2-2 i landbruksveiforskriften, ser vi det imidlertid som nødvendig at regelverket gjennomgås også på andre områder, slik at man generelt sett unngår begrepet «inngrepsfrie områder» som et kriterium i forvaltningen.

- Regelverket gjennomgås for å unngå at begrepet «inngrepsfrie områder» o.l. fortsatt benyttes som et kriterium i forvaltningssaker.

2.2. Veier som ikke bygges i samsvar med landbruksveinormene

Enklere veier som ikke oppfyller alle krav i landbruksveinormene kan ha åpenbare miljømessige fordeler, i tillegg til at det er en rimeligere løsning. Likevel unntas denne typen landbruksveier fra tilskuddsordningen i forskrift om tilskudd til nærings- og miljøtiltak i skogbruket, jfr. kravet i forslaget § 5 annet ledd annet punktum.

De til enhver tid gjeldende normaler til landbruksveier kan i enkelte tilfeller være både fordyrende og lite miljøvennlige sett hen til nytten. Disse veiene bør ikke uten videre fratas mulighet for tilskudd når samfunnsnyttene likevel overstiger ulempene. Tilskudsregelen i § 5 bør derfor mykes opp på dette punktet.

- § 5 annet ledd annet punktum vurderes fjernet eller revidert.

2.3. Punktutbedring av eldre skogsbilveier

Punktutbedring kan være et effektivt tiltak for å fjerne flaskehalsen for bruk av tidsmessige tømmerbiler på eldre skogsbilveier.

Tillatelsen til å bruke tidsmessige tømmerbiler på 24 m, totalvekt på 60 tonn og akseltrykk på 10 tonn, må følges opp ved at tilskudsreglene ikke hindres av formelle krav i forskriften. Kravene til godkjente veier i § 5 må derfor ikke fungere som en sperre mot bidrag til punktutbedring av eksisterende veistrekninger. Tilskudd må kunne gis til utbedring av svake punkter på en veistrekning selv om ikke hele veien rustes opp til fullverdig veiklasse 3, så fremt veien vil fungere hensiktsmessig for moderne biler. Dette bør presiseres i forskriften eller i retningslinjene.

- Regelverket må presiseres slik at punktutbedring av eksisterende veinett må være tilskudsberettiget selv om ikke hele veien rustes opp til fullverdig veiklasse 3.

2.4. Krav til vedlikehold

I forskriften § 5 fjerde ledd stilles det krav om at veien blir vedlikeholdt til den standard som den opprinnelig ble bygget. Vi er kjent med at et tilsvarende krav finnes i dagens forskrift, men stiller oss uforstående til at man for å få tillatelse til å bygge en vei, samtidig forplikter seg til å vedlikeholde den for all fremtid. Dersom veien ikke lenger gir bidrag til inntekter, så vil det være lite formålstjenlig å holde den vedlike. Det er grunn til å stille spørsmålstegn ved behovet for å ha et slikt krav forskriftsfestet.

- § 5 fjerde ledd om vedlikeholds krav bør vurderes fjernet.

Vi håper våre innspill vil være til nytte i den videre prosessen, og stiller gjerne opp med ytterligere informasjon om ønskelig.

Med vennlig hilsen

NORSKOG


Gaute Nøkleholm
Administrerende direktør


Mari Gjølstad
Næringspolitisk sjef